

a bordo de un barco pirata

Su nombre podría ser el título de un poema adolescente: "Blue Sea" ("Mar Azul"). Se trata de un barco viejo, mucho más viejo de lo que una persona puede imaginar sabiendo que fue construido hace dieciséis años, con bandera chipriota y propiedad de armadores alemanes. La tripulación es, de capitán a mozo, totalmente española.

La bandera, tan raída como el barco y tan sucia como los negocios.

HACE ya años, este mismo barco ondeaba pabellón germano y se llamaba "Hamburg". Pero un buen día, sus propietarios pensaron que el buque les salía muy caro abandonado en Alemania, sujeto a fuertes impuestos, teniendo que observar y cumplir escrupulosamente toda una serie de normas sobre tripulación, seguridad, condiciones de vida y trabajo a bordo, etcétera. Todo eso, para los cálculos del armador, era mucho dinero. Y había más. El personal debía ser alemán, cobrar los altos sueldos que marcan las leyes de aquel país y estar contratado y asegurado en debida forma.

Y así, un mal día decidieron convertir al "Hamburg" en uno de esos barcos piratas dedicado al tráfico de lo que salga y adonde sea a fletes rebajadísimos. Matricularon al buque en Limassol y le pusieron bandera chipriota. Luego contrataron tripulación española.

Chipre es un paraíso fiscal, una nación con leyes laborales draconianas, que presta su bandera a los armadores sin escrúpulos que lo deseen. De la misma naturaleza que Chipre son Liberia —la mayor flota del mundo en tonelaje—, Panamá, Honduras, Costa Rica, Senegal, Hong-Kong, etcétera. Unos les llaman **pabellones de complacencia**; otros, menos sutiles, **banderas baratas**; los armadores y sus acólitos prefieren referirse a ellos como **pabellones de necesidad**, y entre el gran público ha hecho fortuna la denominación de **banderas fantasma**. Cada nombre es en sí mismo una definición y todas tienen, sin duda, parte de razón.

Su existencia es notoria, porque ellos protagonizan la mayor parte de los más inexplicables accidentes marítimos, los mayores escándalos del mundo naviero, las más sangrantes tropelías que se pueden cometer hoy contra los trabajadores de la mar.

La inevitable agencia de embarque

Para contratar tripulaciones españolas, la compañía Blue Sea Shipping Co., de Famagusta, hija, según parece, de la Hauseatic Shipmanagement, armadora del "Blue Sea", utiliza diversas agencias de embarque que hacen de intermediarios entre el capital y la fuerza de trabajo. Su funcionamiento es bien simple: por una cantidad porcentual o a tanto alzado mensual provee de personal a los buques y se encarga opcionalmente de todo lo relacionado con la gestión del personal. Acostumbran a ser, al menos las más grandes, consignatarios de buques, y tras esa capa legal encubren su ilícito prestamismo laboral.

En el caso del "Blue Sea", y hasta hace un par de meses, era Marispan —conocido agente embarcador con sede en Bilbao— la responsable de la tripulación. Pero por causas que se desconocen y que es mejor no imaginar, es en estos momentos Amazsa (Agencia Marítima Antiach-Zuazaga, S. A., también con oficinas en Bilbao) la que cumple este cometido.

Los tripulantes han de firmar un contrato leonino y de duración determinada. Ni siquiera cabe hablar de eventualidad en sentido estricto: el trabajador puede ser despedido en cualquier momento sin ningún derecho. Un piloto gana de tercer oficial 45.600 pesetas de sueldo, más 26.200 por ciento cuarenta horas extras fijas al mes; el marmitón, 21.600 pesetas de sueldo y 14.400 por horas extras. No hay pagas extras ni Seguridad Social (salvo excepciones). Amazsa tiene convenido con una compañía privada un seguro de vida o invalidez total para la tripulación del "Blue Sea" de escandalosas y absurdas diferencias: mientras el capitán (es decir, sus herederos) percibirían 14 millones de

JUAN ZAMORA TERRES

pesetas en caso de muerte, un marinero recibiría tan sólo la mitad. Curiosa escala del precio de una vida...

Estas diferencias establecidas por la compañía entre oficiales y subalternos son constantes. Por ejemplo, en las vacaciones: dos meses por cada seis de embarque para unos y dos meses

por cada ocho de embarque para los subalternos.

Y por si quedara algún cabo suelto, la cláusula 22 avisa: "Para cuanto no aparezca expresamente regulado en el presente contrato, regirán las Leyes Marítimas con sus respectivos apéndices del país del pabellón del buque", es decir, Chipre. Nadie en el "Blue Sea" conoce esas "Leyes Marítimas" chipriotas, y mucho dudamos que sepan algo de ellas los gerifaltes de Amazsa firmantes del contrato en representación del armador.

Los oficiales

El capitán y el primer oficial del "Blue Sea" no se cansaban de repetir que la vida a bordo era buena, que todo marchaba perfectamente. Incluso del agente embarcador afirmaban que es "una buena persona".

—¿La comida?

—No hay ninguna limitación rígida. Se come de todo y abundante. Si alguien quiere desayuno inglés por las mañanas, no tiene más que cogerlo. El cocinero que hay ahora es un aficionado, ya sabe usted, y por eso no se come mejor.

—¿Problemas con los subalternos?

—Ninguno. No tenemos ningún problema.



El "Blue Sea" no ofrece las mínimas condiciones de seguridad: si un día, cosa bus-



—¿La disciplina a bordo?

—Aquí seguimos las costumbres españolas, pero la disciplina es más relajada que en un barco español. Por ejemplo, se permite que el marinero de guardia fume estando al timón...

La administración de la comida la lleva directamente el capitán, un hombre de unos cin-

uenta años que navega en barcos piratas simplemente porque se gana más dinero, aunque "preferiría andar en un barco con bandera española".

El primer oficial matiza algo más esta cuestión. "Mi sino, yo lo sé, es navegar en extranjeros, porque no podría aguantar un comisario político en mi barco". ¿Comisario político?

"Sí, sí". No hubo forma racional de entender a lo que se refería, pero quedó claro que su mente está atormentada por esa idea obsesiva. Una psicología harto extraña la del primer oficial: "Los de izquierdas me llaman fascista, y un profesor de la escuela náutica de Cádiz me llamó comunista. Yo soy apolítico, pero anticomunista. Mi destino es recibir bofetadas desde todos los lados".

Los subalternos

Difícil será encontrar algún día otro barco, por pirata que sea, donde se respire un aire tan diferente entre los tripulantes titulados y no titulados. Para los marineros y engrasadores, la vida a bordo es infame. "Los camarotes son como cuerdas, sólo tenemos una manta y la calefacción no funciona. La comida es mala, hemos llegado a comer carne podrida; la frigorífica donde se guardan las provisiones del barco se estropea a menudo y hace pocos días hemos tenido que tirar al mar muchos kilos de carne y de pescado. El otro día, para cenar, nos dieron berzas, un bistec y un par de huevos. Pues bien, el capitán abroncó fuertemente al cocinero porque nos había dado los huevos. No hay nada para comer por la noche o durante las guardias, absolutamente nada".

—¿Y el material de salvamento del barco?

La pregunta les hizo gracia. Unos reían mientras otro decía que ni chaleco salvavidas tenía en el camarote. Alguien, en tono serio, dijo que el tema no era para tomárselo a broma. Y entonces nos contaron la historia del bote salvavidas que fue lanzado al agua aprovechando que el "Blue Sea" estaba fondeado y que se hundió irremisiblemente. Hablando del caso, el primer oficial nos afirmó que "el bote, según me dijeron, porque entonces yo todavía no había embarcado, se cayó al agua

una noche". Versión ésta que dudo que se la crea él mismo.

Perdido el bote, el armador tuvo que colocar otro: un bote de segunda mano procedente de un barco liberiano desguazado, de tal suerte que la "nueva" embarcación de salvamento está más vieja y herrumbrosa que la que queda original del "Blue Sea" y cuya hermana gemela se hundió al tocar el agua. Este proceder es sintomático de la preocupación que estos armadores tienen de la seguridad de la vida humana en el mar.

Cualquier día de estos, el "Blue Sea" puede tener una avería. Habida cuenta del estado del casco y de la máquina, un accidente sería lo menos extraño que le podría pasar. ¿Quién responderá entonces de las muertes que pudiera haber? ¿Amaza?, ¿el armador fantasma que se sabe es alemán pero tiene sus oficinas en Chipre? ¿O se inculparía a los tripulantes atribuyéndoles absurdas negligencias?

—¿Por qué navegáis en estas condiciones, por qué no denunciáis todo eso?

—Denunciar, ¿a quién? Además, si presentamos nosotros cualquier denuncia, nos echan a la calle de inmediato, ¿y dónde vamos? Todos nosotros tenemos familia que mantener. Bilbao está lleno de gente que busca un embarque, lo que sea. No podemos escoger.

Vienen los filipinos

Cuentan que dos barcos piratas, también de armadores alemanes y gestionados por Amaza, el "Cape Ann" y el "Cape Palmas", lograron tras dura lucha de sus tripulaciones acogerse al Convenio de la ITF (sindicato internacional del transporte, con sede en Londres). Es un convenio ventajoso que especifica algunos derechos para los trabajadores y establece sueldos sensiblemente mejores que los que normalmente se pagan en este tipo de barcos.

La respuesta del armador fue desembarcar la tripulación española y contratar nuevo personal de origen asiático: coreanos y filipinos sobre todo. Personal baratísimo, de nula experiencia sindical y a los que se puede, en consecuencia, explotar sin freno. No es éste el único caso. Prestigiosas compañías que utilizan en sus buques pabellones de conveniencia están sustituyendo implacablemente sus tripulaciones españolas o italianas por otras más dóciles y rentables de cualquier país del Tercer Mundo. Aumentan los accidentes y los barcos funcionan peor, pero, ¿qué más da? ¿Qué le importa eso al armador, si tiene la garantía del seguro, y en todo caso, él no está a bordo para sufrirlo? El "Blue Sea" ("Mar Azul") salió de Barcelona con destino a Huelva el lunes 17 de abril, con su andar cansino de 8-9 nudos. A bordo, diecinueve tripulantes, diecinueve marinos españoles. ■



tante probable, se produce un accidente, ¿quién se responsabilizará de las víctimas?